

Der Eifelkreis Bitburg-Prüm: vom peripheren Sorgenkind zu einer prosperierenden Wirtschaftsregion

Becker, Heinrich; Weingarten, Peter

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Becker, H., & Weingarten, P. (2012). Der Eifelkreis Bitburg-Prüm: vom peripheren Sorgenkind zu einer prosperierenden Wirtschaftsregion. In A. Kauffmann, & M. T. W. Rosenfeld (Hrsg.), *Städte und Regionen im Standortwettbewerb: neue Tendenzen, Auswirkungen und Folgerungen für die Politik* (S. 273-292). Hannover: Verl. d. ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-337397>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Heinrich Becker, Peter Weingarten

Der Eifelkreis Bitburg-Prüm: Vom peripheren Sorgenkind zu einer prosperierenden Wirtschaftsregion

S. 273 bis 291

Aus:

Albrecht Kaufmann, Martin T.W. Rosenfeld (Hrsg.)

Städte und Regionen im Standortwettbewerb

Neue Tendenzen, Auswirkungen und Folgerungen für die Politik

Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL 238

Hannover 2012

Heinrich Becker, Peter Weingarten

Der Eifelkreis Bitburg-Prüm: Vom peripheren Sorgenkind zu einer prosperierenden Wirtschaftsregion

Gliederung

- 1 Einleitung
- 2 Lage im Raum
- 3 Topographische und siedlungsstrukturelle Prägung
- 4 Wirtschaftsnahe Infrastruktur
- 5 Demographische Entwicklung
- 6 Vom Notstandsgebiet zum erfolgreichen Wirtschaftsstandort
- 7 Konversion der US Air Base Bitburg
- 8 Grenzgänger nach Luxemburg
- 9 Fazit

Literatur

1 Einleitung

Diskussionen um den Standortwettbewerb von Regionen konzentrieren sich zumeist auf Ballungsgebiete und größere Städte und nicht auf ländliche Räume. Dies gilt erst recht für dünn besiedelte und eher peripher gelegene Regionen. Allerdings vollzieht sich die wirtschaftliche Entwicklung auch in ländlichen Räumen im Wettbewerb mit anderen Regionen. Die auffälligen Entwicklungsergebnisse, die viele ländliche Räume in diesem Wettbewerb zu verzeichnen haben, passen nur wenig zu der angesprochenen Ausrichtung der Diskussionen. Die vorliegende Fallstudie will am Beispiel der erfolgreichen Entwicklung des Eifelkreises Bitburg-Prüm – von einem Notstandsgebiet und der „Roten Zone“ der Nachkriegszeit zu einer Region mit einer der niedrigsten Arbeitslosenraten in Deutschland¹ – dem Wandel des Standortwettbewerbs und seinen Bedingungen nachgehen. Hierzu werden zuerst die Strukturfaktoren Lage im Raum (Kap. 2), topographische und siedlungsstrukturelle Prägung der Fallregion (Kap. 3), die wirtschaftsnahe Infrastruktur (Kap. 4) sowie die demographische Entwicklung (Kap. 5) betrachtet. Auch mit Blick auf mögliche Pfadabhängigkeiten wird dann die längerfristige Entwicklung des Eifelkreises Bitburg-Prüm skizziert (Kap. 6) und der Standortwettbewerb in den letzten 20 Jahren am Beispiel der Konversion (Kap. 7) und der besonderen Bedeutung der Wirtschaftsdynamik Luxemburgs (Kap. 8) untersucht. Der Beitrag schließt mit einem Fazit (Kap. 9).

¹ Im Raumordnungsbericht 2000 wurde der Kreis als prosperierender ländlicher Raum „auf dem Weg von einem ‚peripheren Sorgenkind‘ zu einem stadtnahen, wirtschaftlich dynamischen Raum“ charakterisiert (BBR 2000: 71).

An mehreren politischen Leistungswettbewerben (s. den Beitrag von Benz und Böcher in diesem Band) hat der Eifelkreis Bitburg-Prüm erfolgreich teilgenommen. Zu nennen sind hier der vom Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft 2001 ausgelobte Wettbewerb „Regionen Aktiv – Land gestaltet Zukunft“ (vgl. Krott et al. 2007; Kroes et al. 2006). Der Eifelkreis gehört zudem zur „Bioenergie-region Eifel“, einer von 25 vom Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz 2009 ausgewählten Bioenergie-Regionen (FNR 2012).

2 Lage im Raum

Die Lage des Eifelkreises Bitburg-Prüm im Westen des Bundeslandes Rheinland-Pfalz wird geprägt durch die Grenzen zu Belgien (51 km gemeinsame Grenze) und Luxemburg (75 km gemeinsame Grenze). Diese Grenzlage war noch vor wenigen Jahrzehnten mit für die periphere Lage des Untersuchungsgebiets verantwortlich. Seitdem hat die europäische Integration neue Chancen und Möglichkeiten eröffnet und im übertragene Sinn die gesamte Region Trier, zu der der Eifelkreis gehört, von der Peripherie in das Zentrum Zentraleuropas katapultiert. Bezogen aber auf den Hauptwirtschafts- und Verkehrsraum in Europa, die sog. Blaue Banane, die von London bis Norditalien reicht, werden Luxemburg und seine unmittelbaren Umlandregionen als „am Rande“ liegend eingestuft (Moll 2004) mit Gefahren für die weitere raumwirtschaftliche Entwicklung (vgl. Thiel et al. 2008: 366).

In der Tat sind die Ballungsgebiete am Rhein und Main relativ weit entfernt: Die Landeshauptstadt Mainz (198.000 Einwohner²) und damit der Rhein-Main-Ballungsraum liegen von der Stadt Bitburg 125 km (Luftlinie) bzw. ca. 2 h PKW-Fahrzeit entfernt. Der auch als traditionelles Pendlerziel bedeutsame Köln-Bonner-Ballungsraum mit den Städten Köln (995.000 Einwohner) und Bonn (318.000 Einwohner) ist ca. 112 bzw. 93 km entfernt (PKW-Fahrzeiten ca. 1:45 h). Als erster größerer Anknüpfungspunkt in Belgien ist die Stadt Lüttich (190.000 Einwohner) 88 km Luftlinie bzw. etwas mehr als 1 h PKW-Fahrzeit entfernt. Angesicht dieser Entfernungen kann von einem nahen und dichten Ballungsstädte-Netz, von dem die Entwicklung in Bitburg-Prüm profitieren könnte, nur bedingt die Rede sein.

Von größerer Bedeutung für die Entwicklung und das Leben in der Untersuchungsregion sind die beiden relativ kleinen Zentren in der Region selbst, das Oberzentrum Trier mit 105.000 Einwohnern und die Stadt Luxemburg, die Hauptstadt des gleichnamigen Großfürstentums, mit 92.000 Einwohnern. Trier liegt etwa 30 km von der Kreisstadt Bitburg (PKW-Fahrzeit 30–45 Minuten) und Luxemburg etwa 60 km (PKW-Fahrzeit 50–60 Minuten) entfernt.

Der Eifelkreis ist in mehrere, sich räumlich und teilweise thematisch überschneidende regionale Kooperationen eingebunden (s. allgemein zu Kooperationen den Beitrag von Mäding in diesem Band). Zu nennen sind hier insbesondere die Zukunftsinitiative Eifel (Stärkung der Wirtschaftsregion Eifel) oder die Region SaarLorLux bzw. die hieraus entstandene Großregion (grenzüberschreitende Zusammenarbeit).

² Stand 31.12.2009, gerundet.

Auch wenn sich die physische Lage des Eifelkreises im Raum nicht verändert hat, haben die Transportkosten oder allgemeiner die „Raumüberwindungskosten“ (s. Beitrag von Kauffmann in diesem Band) im Laufe der Zeit abgenommen, insbesondere aufgrund des Bedeutungsverlusts der Grenze zu Luxemburg (infolge der zunehmenden europäischen Integration, s. Kap. 8) und des Ausbaus des Straßennetzes (s. Kap 4.1).

3 Topographische und siedlungsstrukturelle Prägung

Mit einer Fläche von 1.627 km² ist der 1970 im Zuge der damaligen Verwaltungsreform in Rheinland-Pfalz neu gebildete Kreis Bitburg-Prüm³ bzw. Eifelkreis Bitburg-Prüm (zur Umbenennung s. u.) der mit Abstand flächengrößte Kreis in Rheinland-Pfalz. Seine Flächengröße entspricht knapp zwei Dritteln der Fläche des Saarlandes oder des Staatsgebiets von Luxemburg. Angesichts der Größe des Untersuchungsgebiets (maximale Nord-Süd-Ausdehnung: 57 km Luftlinie, maximale Ost-West-Ausdehnung: 41 km Luftlinie) sind auch die Topographie und die Siedlungsstruktur im Kreis selbst mögliche Einflussfaktoren für die Wettbewerbsfähigkeit der Region.

3.1 Topographie und Landnutzung

Naturräumlich ist der Eifelkreis Bitburg-Prüm Teil des grenzüberschreitenden Mittelgebirgsraums Eifel. Die Topographie des Kreisgebiets wird durch eine Abfolge unterschiedlicher landschaftlicher Teilräume und einen deutlichen Höhenabfall von Norden nach Süden in Richtung Mosel geprägt: Im Norden ragt markant die Schneifel, ein 2 km schmaler und 15 km langgestreckter Waldrücken (600–650 m Höhe) aus den umgebenden Hochflächen heraus. Der Schwarze Mann, mit 697 m die höchste Erhebung im Kreis und die dritthöchste der gesamten Eifel, erinnert mit seinem Namen an den Bleierzabbau vergangener Zeiten. Die angrenzenden Hochflächen der Westeifel liegen zwischen 500 und 580 m hoch und fallen über das Bitburger Gutland mit Höhenlagen um die 400 m auf solche von 250 m am Rand der außerhalb des Kreisgebiets liegenden Felskante zum Moseltal. Der in dieser Region bis zu bis zu 250 m tiefe Reliefeinschnitt der Mosel trennt die Eifel vom Hunsrück (Meynen et al. 1957; Staatskanzlei Rheinland-Pfalz 1968: 4 ff.). Die wenig bewegten Hochflächen mit flachen Kuppen und seichten Tälern werden von bis zu 200 m tiefen (Eng-)Tälern der Flüsse Kyll, Prüm, Our/Sauer, Nims und Enz durchschnitten und begrenzt. Das sich daraus ergebende abwechslungsreiche und touristisch interessante Relief erschwert gleichzeitig den Verkehr zwischen den Städten und Gemeinden des Kreises erheblich. 54 % der Kreisfläche entfallen auf Landwirtschaftsfläche (Rheinland-Pfalz: 43 %), 36 % auf Waldfläche (Rheinland-Pfalz: 42 %) und 9 % auf Siedlungs- und Verkehrsflächen (Rheinland-Pfalz: 14 %).

³ Er wurde gebildet aus dem Altkreis Bitburg, den überwiegenden Teilen des Altkreises Prüm und Randteilen der ehemaligen Kreise Trier und Wittlich.

3.2 Siedlungsstruktur

Die Einwohnerzahl des Eifelkreises beträgt 94.394 (Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2010: 32, Stand 2010). Die Bevölkerungsdichte ist mit 58 Einwohnern/km² die geringste aller Kreise in Rheinland-Pfalz, wobei der Norden des Eifelkreises deutlich geringer besiedelt ist als der Süden. Die Unterschiede der Bevölkerungsdichte werden noch durch die nicht in der Einwohnerstatistik erfassten ca. 14.000 amerikanischen Soldaten und ihre Familienangehörigen verstärkt, die im Südosten des Kreises auf der US Air Base Spangdahlem, in deren Nähe und in der Stadt Bitburg leben.

Die Siedlungsstruktur des Eifelkreises Bitburg-Prüm ist dispers. Mit 235 selbstständigen Gemeinden ist der Eifelkreis Bitburg-Prüm der gemeindereichste Landkreis in Deutschland. Ein Drittel der Gemeinden hat weniger als 100 Einwohner, nur jede Zwölfte hat mehr als 1.000 Einwohner (vgl. LAG 2010: 11). Die Gemeinden sind verwaltungsmäßig in 7 Verbandsgemeinden zusammengefasst. Nur die Stadt Bitburg ist verbandsgemeindefrei. Die beiden Zentralen Orte und größten Städte im Landkreis, die Kreisstadt Bitburg (12.772 Einw.) und die ehemalige Kreisstadt des gleichnamigen Altkreises, Prüm (5.280 Einw., Stand jeweils 31.12.2009), sind als Kleinstädte anzusprechen, auch wenn ihnen die Funktionen eines Mittelzentrums zugewiesen werden (vgl. ISM 2009: 172). Nur ein weiterer Ort im Landkreis hat wegen der topographischen Verhältnisse die Funktion eines Mittelzentrums im Ergänzungsnetz, die Stadt Neuerburg mit 1.496 Einwohnern. Bis auf ganz wenige Ausnahmen wird dem gesamten Kreis von der Raumordnung des Landes eine „niedrige Zentrenreichbarkeit und -auswahl (max. 3 Zentren in ≤ 30 Pkw-Minuten)“ attestiert (vgl. ISM 2009: 172 f.). Der Eifelkreis Bitburg-Prüm ist ein Beispiel dafür, dass auch dünn und dispers besiedelte Regionen, die keine Agglomerationsvorteile aufweisen, prosperieren können.

4 Wirtschaftsnahe Infrastruktur

Die folgende Darstellung konzentriert sich auf drei Punkte:

- die Verkehrsinfrastruktur als Rückgrat jeder wirtschaftlichen Aktivität
- die Nähe zu Universitäten und Hochschulen, der gerade im Hinblick auf die Wissensgesellschaft große Bedeutung zugeschrieben wird
- die als Schlüsseltechnologie geltende Telekommunikationsstruktur

4.1 Verkehrsinfrastruktur

Die Eifel und insbesondere der Raum Prüm galten lange Zeit als verkehrsmäßig schlecht angebundenes Gebiet. Von einer generell peripheren Situation kann nach Meinung der befragten Akteure vor Ort heute nicht mehr die Rede sein. Die veränderte verkehrsmäßige Anbindung beruht ausschließlich auf dem Straßenverkehr. Von zentraler Bedeutung ist dabei die Autobahn A 60.⁴ Besonders nach der Fertigstellung des vier-

⁴ Diese führt vom Autobahnkreuz Wittlich (A1/A 48 Luxemburg-Trier-Koblenz) über die belgische Autobahn A 27 nach Lüttich und weiter in Richtung der 180 km entfernten Hafenstadt Antwerpen.

spurigen Ausbaus der Teilstrecke zwischen Prüm und Bitburg im Jahr 2000 hat sich die „Eifelautobahn“, die 45 km durch den Eifelkreis führt, zum Rückgrat des Verkehrs entwickelt. In Verbindung mit der ausgebauten Bundesstraße 51⁵ hat sich eine viel befahrene Verkehrsachse im westlichen Rheinland-Pfalz entwickelt (vgl. ISM 2009: 266). Allerdings weist das Straßenverkehrssystem in der Region noch erhebliche, Zeit und Kosten verursachende Lücken auf.⁶

Der Bahnverkehr hat für die Anbindung von Personen und Gütern des Kreises nach außen und erst Recht für die Mobilität im Kreis keine nennenswerte Bedeutung (mehr). Im Hinblick auf die verstärkte Ausrichtung des Eifelkreises auch auf den Tourismus stellt dies allerdings ein Entwicklungshemmnis dar. Die letzte verbliebene Bahnstrecke (Trier-Köln) verläuft am östlichen Rand des Kreises im Kylltal über weite Strecken nur eingleisig und lässt große Teile des Kreisgebiets unberührt. Viele Trassenabschnitte der ehemaligen Querbahnen sind inzwischen zu Radwegen umgebaut. Ein internationaler Flughafen kann in rund einer Stunde in Luxemburg erreicht werden, im Hunsrück (Frankfurt-Hahn Airport) in 1:20 h. Diese Fahrzeiten können sich durch die angestrebte Inbetriebnahme des Bitburger Flugplatzes für den Fracht- und Personenverkehr (s. u.) noch erheblich reduzieren. Der öffentliche Personennahverkehr im Kreis orientiert sich im Wesentlichen an den Belangen der Schul- und Kindergartenkinder (vgl. LAG 2010: 15 f.). Angesichts dieser Verhältnisse ist die Bedeutung des Autoverkehrs im Eifelkreis Bitburg-Prüm hoch und weitgehend alternativlos.

4.2 Nähe zu Universitäten und Hochschulen

Die Entfernung zu Universitäten ist gering. Sowohl Trier als auch Luxemburg und die größeren Zentren verfügen über Universitäten. Allerdings ist die nächstgelegene Universität Trier (14.500 Studierende) – 1970 als Doppelgründung und in Arbeitsteilung mit der technisch ausgerichteten Universität Kaiserslautern entstanden – traditionell geisteswissenschaftlich ausgerichtet (darunter auch Wirtschaftswissenschaften). Die relativ kleine und als multilinguale Hochschule angelegte Universität Luxemburg (4.800 Studierende) ist angesichts der Entwicklung des Großherzogtums (s. u.) überraschend erst 2003 gegründet worden und lokal ausgelegt. Die einseitige Ausrichtung insbesondere der Universität Trier wird in der Region beklagt, erschwert sie doch die Anwerbung von dringend benötigten hoch qualifizierten technischen Fachkräften. Die Fachhochschule Trier mit Studiengängen u. a. für Gestaltung, Informatik und Wirtschaft kann allein diesen Anforderungen nach Meinung der befragten Experten nicht entsprechen.

⁵ Die B 51 durchquert den Kreis in nordsüdlicher Richtung und bindet nach Einschätzung der befragten Akteure das nördliche Kreisgebiet um Prüm über die Anschlussstelle Blankenheim der Autobahn A 1 gut an den Kölner Raum an und stellt im Süden die direkteste Verbindung nach Trier und gleichzeitig auch eine der Hauptverbindungen nach Luxemburg dar.

⁶ Die bedeutendsten Lücken sind die fehlende Verbindung der A 1 von Köln nach Trier zwischen den Anschlussstellen Blankenheim und Daun, der unvollständige Ausbau der A 60 auf dem Gebiet des Eifelkreises von Prüm zur belgischen Grenze, die Engpässe beim Moselabstieg der B 51 nach Trier und die schon lange ausstehende Umfahrung von Trier. Die Fahrzeit auf der von Vianden (Luxemburg) durch den Eifelkreis nach Mainz in Ost-West-Richtung verlaufenden B 50 bzw. B 50n wird sich durch die Fertigstellung des umstrittenen Hochmoselübergangs bei Wittlich deutlich reduzieren.

4.3 Telekommunikationsinfrastruktur

Hinsichtlich dieser als Schlüsseltechnologie geltenden Infrastruktur besteht im Eifelkreis – nicht zuletzt der Topographie und Siedlungsstruktur geschuldet – Ausbaubedarf. Dies ist allerdings ein Problem, das die Region mit vielen anderen in Deutschland teilt (vgl. LAG 2010: 16; Bundesregierung 2009). Wie die „Liste der mit Breitband unterversorgten Städte und Gemeinden“ der Bundesnetzagentur (2009) ausweist, besteht in einzelnen Gemeinden überhaupt kein Breitbandzugang und alle Gemeinden sind in der Liste der höchsten Prioritätsstufe 1 zugeordnet, bis auf die Städte Bitburg und Prüm (Prioritätsstufe 2).⁷

Strukturen wie die eben geschilderten stellen auf dem Reißbrett nicht unwesentliche Hindernisse für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region und den Standortwettbewerb mit anderen Regionen dar. Für die dort lebenden Menschen und wirtschaftenden Unternehmen sind sie nichts weiter als Faktoren, mit denen sie sich auseinandersetzen müssen.

5 Demographische Entwicklung

Die demographische Entwicklung ist eine große Herausforderung nicht nur für den Eifelkreis, sondern für die gesamte Region Trier – und dies insbesondere wegen des zu erwartenden Arbeitskräftemangels. Diese These mag auf den ersten Blick überraschen, wenn doch der Eifelkreis im Regionalranking Demographie 2009 der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft relativ gut abschneidet, und zwar auf Rang 14 bezogen auf 36 Regionen in Rheinland-Pfalz und auf Rang 141 bezogen auf 409 Regionen in Deutschland (vgl. INSM 2009). Auch sind die Befürchtungen hinsichtlich eines bereits stärker um sich greifenden Bevölkerungsrückgangs, wie er in der 2. regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Rheinland-Pfalz 2050 (Basisjahr 2006) für den Eifelkreis für 2010 berechnet wurde, nicht eingetreten (vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2010 und 2007). Ein genauerer Blick auf die demographischen Prozesse unterstreicht jedoch deren Eigenheiten – auch und gerade im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung.

Im Vergleich zu 1950 liegt die Bevölkerungszahl im Gebiet des heutigen Eifelkreises Bitburg-Prüm um 7,7 % höher. Der Anstieg ist damit deutlich weniger stark als in Rheinland-Pfalz (+35,6 %). Das Bevölkerungswachstum vollzog sich im Wechsel von Phasen mit unterschiedlichen Entwicklungsvorzeichen: 2000 wurde mit 96.468 Einwohnern die höchste Bevölkerungszahl erreicht. Seitdem hat die Bevölkerung statistisch um 2,2 % abgenommen (Rheinland-Pfalz: -0,5 %). Die beiden Nachbarkreise Vulkaneifel und Berncastel-Willich verzeichneten einen Bevölkerungsrückgang von 4,0 % bzw. 2,0 %. Dagegen stieg die Bevölkerungszahl im Kreis Trier-Saarburg und in der kreisfreien Stadt Trier zwischen 2000 und 2009 um 2,8 % bzw. um 5,2 % an (vgl. Reichert-Schick 2010).

Den Wanderungen über die Kreisgrenzen des Eifelkreises Bitburg-Prüm kommt im Hinblick auf den regionalen Standortwettbewerb eine besondere Bedeutung zu. Der Saldo aus Zu- und Fortzügen kann als Ergebnis eines solchen Wettbewerbs interpret-

⁷ In der Mehrzahl der Gemeinden liegt die Verfügbarkeit von Breitband (1 Mbit/s) bei weniger als 75 % der Haushalte.

tiert werden. In dieser Hinsicht fällt der Saldo für den Eifelkreis auf den ersten Blick ernüchternd aus: Seit 2000 sind 2.106 Einwohner mehr weg- als zugezogen. Alleine in den letzten vier Jahren seit 2005 summiert sich der Negativsaldo auf 1.615 Menschen. Gleichzeitig aber ist der Anteil der Ausländer an der Bevölkerung von 2,3 % 1990 auf 5,9 % 2009 (5.587 Personen) gestiegen. Die Interpretation der Daten, dass zunehmend zuwandernde Ausländer den Wegzug der Einheimischen ersetzen, greift nicht nur wegen der Struktur des Ausländerzuzugs, sondern auch aufgrund möglicher, aber nicht zu quantifizierender Verzerrungen der Wanderungsstatistik zu kurz.⁸

Die Struktur der im Eifelkreis Bitburg-Prüm wohnhaften Ausländer wird zu einem großen Teil durch die Immobiliennachfrage aus Luxemburg definiert: Alleine zwischen 2003 und 2007 sind in Rheinland-Pfalz 2.575 Personen mehr aus Luxemburg zugezogen als in umgekehrter Richtung abwanderten, davon haben sich 914 Personen im Eifelkreis Bitburg-Prüm angesiedelt (vgl. ISM 2009: 28). Die Verteilung der Ausländer im Eifelkreis Bitburg-Prüm nach Nationalitäten ergibt daher ein eher ungewohntes Bild: Luxemburger stellen mit 28,8 % die größten Ausländergruppe, gefolgt von Polen mit 9,6 %, Niederländern mit 8,9 % und Belgiern mit 5,4 %.

Im Hinblick auf die Gesamtzahl der im Kreisgebiet lebenden Einwohner ist die Einwohnerstatistik des Eifelkreises Bitburg-Prüm zu ergänzen: Zusätzlich zu der statistisch ausgewiesenen Bevölkerung des Kreises leben derzeit ca. 14.000 amerikanische Soldaten und ihre Familienangehörigen im Kreisgebiet.

Der vermutlich anhaltende Bedarf an Arbeitskräften (s. u.) im Kreis und in der Region Trier wird nach heutigem Kenntnisstand durch die einfache Fortschreibung der demographischen Prozesse kaum zu decken sein.

Aufgrund der Bedeutung Luxemburgs für die Entwicklung des Eifelkreises wird im Folgenden kurz auf die Bevölkerungsentwicklung dieses Nachbarstaates eingegangen. Luxemburg hat in Anpassung an die wirtschaftliche Entwicklung und zu deren Beförderung eine ausgeprägte Einwanderungspolitik (und eine Ausdehnung der Beschäftigung von Grenzgängern, s. Kap. 8) betrieben bzw. betreibt eine solche Politik (vgl. Willens et al. 2008: 65 ff.). Von 1947 bis 2010 stieg die Einwohnerzahl um 73 % auf 502.000. Anders als in Deutschland (-0,1 %) war auch in den letzten Jahren die Wachstumsrate der Bevölkerung Luxemburgs mit 1,2 % (2005–2010) hoch (vgl. Statistisches Bundesamt 2009: 689). Diese wurde v. a. von der EU-weit höchsten Nettoeinwanderung von 1,3 % verursacht. Im Ergebnis dieser Politik ist der Ausländeranteil trotz zunehmender Einbürgerungen mit rd. 45 % hoch. In der Hauptstadt Luxemburg stellen Ausländer sogar zwei Drittel aller Einwohner.

⁸ Die Wanderungen über die Kreisgrenzen wurden in den letzten Jahren durch die Einführung der Steuer-Identifikationsnummer und Einführungen von Zweitwohnsitzsteuern verzerrt, ohne dass sich diese Effekte, denen keine realen Veränderungen der Lebenssituationen zugrunde liegen, quantifizieren lassen (Ickler 2010: 542 ff.). Verzerrende Effekte durch Einführungen der Zweitwohnsitzsteuer dürften noch einige Jahre anhalten, da beginnend mit Aachen 2003, Köln 2005, Heidelberg 2006, Trier 2007, Saarbrücken 2008 und Kaiserslautern 2009 zwar viele Universitätsstädte im Umfeld des Eifelkreises eine Zweitwohnsitzsteuer eingeführt haben, aber eben noch nicht alle. Bonn wird z. B. 2011 folgen.

6 Vom Notstandsgebiet zum erfolgreichen Wirtschaftsstandort

Der Weg von einem Notstandsgebiet zu einem guten Wirtschaftsstandort war für den Eifelkreis Bitburg-Prüm lang. Im Folgenden werden die Ausgangslage nach dem 2. Weltkrieg, die regionalpolitischen Aktivitäten und die derzeitige Wirtschaftsstruktur skizziert.

6.1 Die Ausgangslage

Die Ausgangslage für die wirtschaftliche Entwicklung des Bitburger und Prümer Raums nach dem Ende des 2. Weltkriegs war äußerst prekär: Die Landwirtschaft bildete angesichts der wenigen vorhandenen industriellen Betriebe und Eisenbahnerdörfern an den vereinzelt Eisenbahnlinien die wirtschaftliche Basis der Region (vgl. Wiegand 1951: 22; Land Rheinland-Pfalz 1950: 9). Aber gerade in landwirtschaftlicher Hinsicht galt die Eifel seit langem als Notstandsgebiet (vgl. Wiegand 1951: 19).⁹ Die Probleme der Landwirtschaft resultierten neben den relativ ungünstigen natürlichen Bedingungen in einer ungenügenden Größe der landwirtschaftlichen Betriebe und einer damit einhergehenden Flurzersplitterung. Die Region war nach dem Krieg durch eine deutliche „Übevölkerung“ der Landwirtschaft gekennzeichnet (vgl. Dittrich 1951: 82). 1950 betrug der Anteil der landwirtschaftlichen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung im Landkreis Prüm 55 % (dies war der höchste Wert in Rheinland-Pfalz) und im Landkreis Bitburg 48 % im Vergleich zu 23 % in Rheinland-Pfalz (vgl. Staatskanzlei Rheinland-Pfalz 1968: 29).

Die strukturellen Probleme der Region wurden durch die massiven Kriegszerstörungen, die beide Kreise als unmittelbares Kampfgebiet erlitten hatten, noch drastisch verschärft. Um auf diese – die Möglichkeiten des Landes weit übersteigenden – Probleme aufmerksam zu machen, wählte das Land für die Notgebiete in Anlehnung an frühere militärische Kennzeichnungen den Begriff der „Roten Zone“ (vgl. Land Rheinland-Pfalz 1950).

6.2 Regionalpolitische Veränderungen

Beide Kreise wurden gemeinsam mit weiteren Gebieten der Region durch den Interministeriellen Ausschuss für Notstandsgebietsfragen (IMNOS) als vom Bund zu unterstützende Notstandsgebiete anerkannt (vgl. Müller et al. 1963: 1). Diese Einstufung stellte den Beginn einer Förderung dar, die dann im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) fortgesetzt wurde (vgl. Deutscher Bundestag o. J. b: 49 ff.) und endgültig erst unter gänzlich anderen Bedingungen (grundsätzliche Veränderungen der Anforderungen an die Struktur- und Regionalpolitik durch die Wiedervereinigung Deutschlands) im Jahr 2000 mit der Neuabgrenzung der Fördergebiete (vgl. Deutscher Bundestag 2004)¹⁰ endete.

⁹ Die Eifel wurde auch als „Preußisch Sibirien“ titulierte (Reichert-Schick 2010).

¹⁰ Seit der Neuabgrenzung wird kein Gebiet des Eifelkreises mehr in dem Regionalen Förderprogramm Rheinland-Pfalz aufgeführt (vgl. Deutscher Bundestag 2004: 135 ff.).

Die eingeleiteten Hilfen stellten von Anfang an nicht weniger dar als den Versuch eines kompletten Umbaus der regionalen Wirtschaft. In klarer Erkenntnis der begrenzten Wirksamkeit ausschließlich agrarpolitischer Hilfen setzen die Programme gezielt auf die Ansiedlung von Industriebetrieben (vgl. Institut für Raumforschung Bonn 1952: 22 f.; Dittrich 1951: 84 und 90)¹¹, besonders in vorab festgelegten Zentralen Orten. Als solche wurden Bitburg und Prüm zu „Bundesausbauorten“ deklariert. Der Erfolg der Maßnahmen ließ jedoch insbesondere im Raum Prüm lange auf sich warten (vgl. Müller et al. 1963: 45, 91) und stellte sich im Raum Bitburg in erster Linie durch Maßnahmen gänzlich anderen Charakters ein.

Im Kreis Prüm lag noch 1961 der Anteil der landwirtschaftlichen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung bei 42,5%, dem höchsten Wert in Rheinland-Pfalz (Bitburg: 32,5%, Region Trier: 26,0 %, Rheinland-Pfalz 13,9 %) (vgl. Staatskanzlei Rheinland-Pfalz 1968: 29). Während in Trier und anderen Orten bereits industrielle Ansiedlungserfolge in den 1960er Jahren realisiert werden konnten, gelang dies im Raum Prüm durchschlagend erst in jenem besonderen Zeitfenster von 1969 bis 1973, in dem erstmalig eine „konjunkturbedingte Investitionswelle in starkem Maße in agrarische und industrielle Problemgebiete gelenkt“ werden konnte.¹² Es handelte sich dabei um zwei größere Niederlassungen von Konzernen mit gänzlich unterschiedlicher Struktur (Metallverarbeitung/Magnesium-Gießerei und Hausbaukomponenten/Fertighäuser). Anders als bei anderen Ansiedlungen, bei denen „verlängerte Werkbänke“ mit dem Wandel der Konjunktur später wieder verschwanden, sind die am Standort Prüm angesiedelten Betriebe bzw. ihre anders strukturierten Nachfolger noch heute wichtige Arbeitgeber. Die Unternehmensleitungen betonen immer wieder die aus ihrer Sicht sinnvollen Ansiedlungsentscheidungen. Gerade wegen der deutlich unterschiedlichen Tätigkeitsfelder der angesiedelten Unternehmen hat sich der Ansiedlungsstandort als relativ krisenfest herausgestellt.

Im Süden des Eifelkreises, dem ehemaligen Kreis Bitburg, wirkte eine andere Maßnahme sehr viel schneller und durchgreifender auf die Veränderung der regionalen Wirtschaftsstruktur: die Anlage der beiden US-Flugplätze bei Bitburg und Spangdahlem und der dazu gehörenden Einrichtungen (Housing in Bitburg). Insbesondere die Bauwirtschaft profitierte von den umfangreichen Militäraufträgen (vgl. Müller et al. 1963: 43). Zudem waren 1960 alleine auf der Air Base Bitburg 2.000 Deutsche beschäftigt, hinzu kamen – geschätzt – 500 privat finanzierte Hausangestellte. Rund 600 amerikanische Familien wohnten privat (vgl. Kaufmann 1998: 362).

Der Entwicklungspfad mit seiner Vielfalt von Wendungen auf dem Weg in eine immer unbekannte Zukunft verdeutlicht auch den Erfolg einer Strategie, nichts unversucht und keine Möglichkeiten verstreichen zu lassen, wohl wissend, dass auch Fehlschläge in Kauf zu nehmen sind.

¹¹ Nicht nur Dietrich (1951) plädierte parallel auch für eine Umsiedlung von Bevölkerungsteilen.

¹² Offiziell sprach man davon, in diesem Zeitfenster insgesamt nicht weniger als 500.000 neue gewerbliche Arbeitsplätze geschaffen zu haben (vgl. Deutscher Bundestag o.J.a: 9; zu den Phasen der Ansiedlung von Industrieunternehmen in der Region Trier vgl. IHK Trier 2004).

6.3 Die heutige Wirtschaftsstruktur

Die heutige Wirtschaftsstruktur sieht grundsätzlich anders aus als zu Beginn der 1950er Jahre. Die heutige große Vielfalt der wirtschaftlichen Unternehmen verdeutlicht nicht nur für den Eifelkreis Bitburg-Prüm, sondern auch für die Region Trier die geringen Ansatzpunkte für jede Art von regionalpolitischen Clusterstrategien.

Die heutige Unternehmensstruktur des Eifelkreises Bitburg-Prüm lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- ihren Tätigkeitskreis erweiternde und sich spezialisierende Handwerksbetriebe,
- Industriebetriebe mit deutlichen Schwerpunkten in der Nahrungsgüterproduktion, im Bereich der Zulieferung für die Automobilproduktion, im industriellen Haus(Komponenten)bau, im Ingenieur- bzw. Spezialmaschinenbau (Investitionsgüterproduktion),¹³
- eine sich stärker entwickelnde und die Eifel als Gesamtregion in den Blick nehmende Tourismusbranche,
- 1.693 (davon 48 % im Haupterwerb geführte) vornehmlich auf Milchproduktion spezialisierte landwirtschaftliche Betriebe – auch als Basis eines großen, überregional tätigen Milchverarbeitungsunternehmens¹⁴ (Nahrungsgüterproduktion) – mit überproportionalem Engagement bei erneuerbaren Energien.

Es handelt sich sowohl im Eifelkreis Bitburg-Prüm als auch in der Region Trier um eine klein- bis mittelständische Betriebsstruktur.¹⁵ Rund 80–90 % aller Unternehmen sind inhabergeführt.¹⁶ Dies trifft auch auf viele der in diesem Umfeld größeren Unternehmen zu. Dieser auch in vielen anderen Regionen anzutreffende Sachverhalt bleibt bei Diskussionen von Konzepten des regionalen Standortwettbewerbs jedoch häufig weitgehend ausgeblendet.

Insgesamt führt das Unternehmensregister für den Eifelkreis 4.700 gewerbliche Unternehmen auf (Stand 31.12.2008) (vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2009: 189). Je nach Tätigkeitsfeld sind Unternehmen aus der Eifel in unterschiedlichen Märkten tätig bis hin zu einer fast ausschließlichen Weltmarktorientierung. Das

¹³ Zur Branchenstruktur der Industrie in der Region Trier vgl. IHK Trier (2009).

¹⁴ Milch-Union Hocheifel eG (MUH), 780 Beschäftigte und 46 Auszubildende laut Geschäftsbericht 2011. Milch-Union Hocheifel eG (Hrsg.) (2012: 9).

¹⁵ Beispiele für weitere größere Unternehmen im Eifelkreis Bitburg-Prüm: Stahl, Prüm (Tochterunternehmen), Gießerei, Magnesium, ca. 600 Beschäftigte in Prüm; Steif, Prüm, Fertighäuser, ca. 200 Beschäftigte; Prüm Türdesign, Prüm, Türen, ca. 440 Beschäftigte; Grohmann Engineering, Prüm, Automatikmaschinen, Bauelemente, ca. 400 Beschäftigte; Eifelwerk Fahrzeugtechnik, Malbergweich, Autozulieferer, mehrere Hunderte Beschäftigte im Kreis.

¹⁶ Zu den Entwicklungschancen und -anforderungen der gewerblichen Wirtschaft vgl. IHK Trier und Handwerkskammer Trier (2010).

größte Unternehmen im Eifelkreis Bitburg-Prüm sowie eines der größten in der Region Trier – in der Region Trier hat kein Unternehmen mehr als 1.500 Beschäftigte (vgl. IHK Trier 2009) – ist eine bekannte Brauerei mit Sitz in Bitburg (Bitburger Brauerei) mit ca. 1.000 Beschäftigten am Ort. Hervorgegangen aus einer Gründung im Jahr 1817 wird vom Firmensitz Bitburg eine große Brau-Gruppe mit verschiedenen Braustätten und bekannten Biersorten gesteuert.

Bezogen auf die Erwerbstätigen am Arbeitsort (zur Erwerbstätigkeit in Luxemburg für Grenzgänger s. Kap. 8) sieht die Wirtschaftsstruktur des Eifelkreises Bitburg-Prüm wie folgt aus (vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2009: 152):

- Land- und Fortwirtschaft: 6,1%
- Produzierendes Gewerbe: 30,5% (Durchschnitt der Landkreise in Rheinland-Pfalz: 28,6%)
- Dienstleistungsbereiche: 63,4% (Durchschnitt der Landkreise in Rheinland-Pfalz: 67,3%)

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) je Erwerbstätigen im Eifelkreis Bitburg-Prüm liegt mit 54.064 Euro (Daten für 2007) unter dem Durchschnittswert der Landkreise in Rheinland-Pfalz (54.584 Euro) (vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2010; Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2009: 374). Diese Angaben sind wegen der wirtschaftlichen Verflechtungen des Kreises mit dem Nachbarland Luxemburg nur als Produktionsindikator zu interpretieren. Besonderen Verzerrungen unterliegt die oft als Wohlstandsindikator interpretierte Kennzahl BIP je Einwohner, da bei dessen Berechnung die Einkommen, die Grenzgänger in Luxemburg erwirtschaften, nicht berücksichtigt werden.

Die vielfältige Wirtschaftsstruktur in Verbindung mit der Inhaberführung der Betriebe hat sich sowohl in der Region Trier als auch im Eifelkreis in der jüngsten Wirtschafts- und Finanzkrise als relativ krisenresistent herausgestellt. Die Arbeitslosenquote, die zentrale Kennziffer der wirtschaftlichen Entwicklung (allerdings unter Einschluss der Entwicklung in Luxemburg), lag im Eifelkreis Bitburg-Prüm im Juni 2010 bei nur 2,9%. Damit weist der Eifelkreis Bitburg-Prüm die niedrigste Arbeitslosenquote in Rheinland-Pfalz auf (vgl. Bundesagentur für Arbeit 2010).

Das augenfälligste Symbol für völlig veränderte Gegebenheiten ist in historischer Perspektive die Umbenennung des Kreises Bitburg-Prüm durch die Hinzusetzung der früher negativ assoziierten Bezeichnung Eifel zum „Eifelkreis Bitburg-Prüm“ (seit 01.01.2007). Heute steht der Namenszusatz Eifel für eine attraktive, erfolgreiche Region.

7 Konversion der US Air Base Bitburg

Die Konversion der Air Base Bitburg nach 1995 ist für die Frage des regionalen Standortwettbewerbs von besonderer Bedeutung, da sich hier am konkreten Beispiel Einflussfaktoren und Möglichkeiten dieses Wettbewerbs darstellen lassen.

7.1 Das Problem

Die Ankündigung vom 30.06.1993, die US Air Base Bitburg zum 01.10.1994 zu schließen, kam für die regionalverantwortlichen Akteure überraschend und wurde in der Bevölkerung in Bitburg und dem Eifelkreis keineswegs als Friedensdividende erlebt, sondern eher als eine große regionalwirtschaftliche (Existenz-)Bedrohung wahrgenommen.

Diese Wahrnehmung wird angesichts des Problemumfangs verständlich: 1987 waren genauso viele US-Soldaten einschließlich ihrer Familien an der Air Base Bitburg ansässig wie Bitburg Einwohner hatte (ca. 12.000). Anhand der amerikanischen Ausgaben und ihrer regionalen Verteilung wurde für 1987 der Beitrag der US Air Base Bitburg und der dort stationierten US-Soldaten einschließlich ihrer Familienangehörigen an der Bruttowertschöpfung des gesamten Kreises auf etwa 13% geschätzt. Auch wenn sich dieser Beitrag in den Jahren danach durch zwischenzeitlichen Abzug von Soldaten vermindert hatte, wurde er für Anfang der 1990er Jahre immer noch auf über 10% geschätzt. Die Schließung würde, so ergaben wissenschaftliche Untersuchungen, v. a. infolge der indirekten Wirkungen einen Beschäftigungsrückgang im Kreis von ca. 9,5% oder 2.227 Personen auslösen (vgl. Bach et al. 1994; Kaufmann 1998: 364 ff.).

Die mit der Schließung der US Air Base Bitburg verbundenen Herausforderungen verdeutlichen folgende Angaben: Gesamtfläche 484 ha, davon 190 ha flugtechnische Anlagen (darunter eine Start- und Landebahn mit 3.600 m Länge), 480 Hochbauten auf dem Gelände, davon waren einige erst wenige Jahre alt. Zu den Hochbauten gehörten auch 72 Shelter (bombensichere Flugzeughangars) und 66.600 m² Wohnflächen (Soldatenunterkünfte). Das *housing areal* in Bitburg wurde von einer möglichen Konversion ausgenommen. Es wurde und wird von der Air Base Spangdahlem weiter als Wohnquartier genutzt (s. u.) (vgl. Berscheid 1998: 177).

Die andere US Air Base im Eifelkreis Bitburg-Prüm, Spangdahlem, wurde im Zuge der Abrüstungsmaßnahmen in den 1990er Jahren nicht geschlossen, sondern durch die Übernahme von Aufgaben der aufgelösten US Air Base Rhein-Main (Flughafen Frankfurt) mit Abschluss 2005 weiter ausgebaut (vgl. Spehl et al. 2004; Troeger-Weiß, Weber 2004).¹⁷

7.2 Die Konversionsvoraussetzungen

Für die Umsetzung der Konversion existierten keine institutionellen Einrichtungen. Sie entstanden erst im Laufe der und in Anpassung an die Entwicklung des Konversions-

¹⁷ Die Aufgabe der US Air Base Rhein-Main auf dem Flughafen Frankfurt/Main fällt nicht unter die Konversionsproblematik. Der Abzug von Frankfurt erfolgte wegen des steigenden Platzbedarfs des internationalen Flughafens Frankfurt/Main.

vorhabens und in Anpassung daran – und waren auch nicht immer friktionsfrei. Letztendlich entstand ein kommunaler „Zweckverband Flugplatz Bitburg“ zur Entwicklung des Geländes und eine mehrheitlich kommunal kontrollierte „Flugplatz Bitburg GmbH“ zur Umsetzung der weiteren fliegerischen Nutzung.

Der Versuch des Bundes als Eigentümer, die Liegenschaft in einem Stück an einen internationalen Projektentwickler zu vermarkten, scheiterte mangels Nachfrage.¹⁸ Da eine parzellierte Vermarktung auch dem kommunalen Planungsrecht genügen musste, brachte dies den regionalen „Zweckverband Flugplatz Bitburg“ in die operative Verantwortung. Die entscheidende Frage der Finanzierung wurde in dem sog. Bitburger Modell, das später auch in weiteren Konversionsprojekten in Rheinland-Pfalz zur Anwendung kam, wie folgt gelöst: Im „Bitburger Modell“ wurden in einem städtebaulichen Vertrag die Erschließung und die Vermarktung des Flugplatzgeländes dem Zweckverband übertragen. Die Erschließungslast von 36,7 Mio. DM wurde nach langen Verhandlungen verteilt auf den Bund als Eigentümer (50 % der gesamten Erschließungskosten, die über Grundstücksverkäufe refinanziert werden), das Land (45 % der Erschließungskosten) und den Zweckverband (5 % der Erschließungskosten) (vgl. Berscheid 1998: 197).

7.3 Die Konversionserfolge

In einer konzertierten Aktion konnten – abgesehen von Vorruehstählern – alle verbliebenen 722 Zivilbeschäftigten (Stand Juni 1993) in neue Beschäftigungsverhältnisse überführt werden. Für die Konversion waren die Gewerbeansiedlungen und die Weiterführung des Flugbetriebs von Bedeutung.

7.3.1 Die Gewerbeansiedlung

Im Ergebnis konnten bis heute auf dem Gelände 190 Betriebe mit rd. 1.400 Arbeitsplätzen angesiedelt werden. Zu diesem eindrucksvollen Ergebnis haben auch drei Hotels mit zusammen ca. 1.500 Betten beigetragen, die u. a. auch die reichlich vorhandenen Sportanlagen nutzen. Diese Gewerbeansiedlung erfolgte wie andere immer in Konkurrenz zu anderen Gewerbeflächenangeboten, wie den ebenfalls sehr gut nachgefragten Gewerbegebieten der Stadt Bitburg und auch zu den anderen Konversionen im Kreisgebiet. Hierzu zählen (vgl. Landkreis Bitburg-Prüm 2000):

- Die Schließung der US Air Station bei Prüm: Die Radar- und Kommunikationsanlage nebst Hubschrauberlandeplatz, auf der zeitweise bis zu 1.000 Soldaten stationiert waren, wurde bis 2004 komplett geräumt. Die Prümer US-Wohnsiedlung (housing) wurde in zivile Wohnnutzung und zum betreuten Wohnen in einem Wohnheim für Geistigbehinderte umgewandelt.
- Die Auflösung des französischen Tanklagers in Üttfeld: Hier entstanden 140 gewerbliche Arbeitsplätze.

¹⁸ Zu den frühen Vorstellungen der Nutzung des Geländes der Air Base Bitburg vgl. Zander 1995.

- Die Aufgabe des französischen Tanklagers in Irrel: Sechs gewerblich-industrielle Betriebe bieten insgesamt 41 Dauerarbeitsplätze.
- Die nicht fertiggestellte US-Abwehr raketenstation (Patriot) in Idenheim: Hier entstand ein Handwerker- und Gewerbe park mit 73 Voll- und 38 Teilzeitarbeitsplätzen.

Die ansiedlungswilligen Unternehmer (darunter auch Quereinsteiger) auf dem Flugplatz Bitburg kamen aus der näheren Umgebung und aus fernen Regionen. Als wichtig für die entscheidende Kontaktaufnahme haben sich vor allen anderen gesteuerten Marketinginstrumenten Unternehmensnetzwerke herausgestellt. Die Phase einer forcierten Gewerbeansiedlung ist etwa seit 2000 vorbei.

7.3.2 Die Weiterführung des Flugbetriebs

Die weitere fliegerische Nutzung war deutlich konfliktreicher als die Gewerbeansiedlung. Die Landesregierung hatte sich auf die Konversion der US Base Hahn zum heutigen Flugplatz Frankfurt-Hahn als das Vorzeigeprojekt der Konversion in Rheinland-Pfalz festgelegt. Zu diesem sollte jede Konkurrenz durch einen größeren Ausbau eines anderen ehemaligen US-Militärflugplatzes und v. a. desjenigen in Bitburg für die zivile Luftfahrt vermieden werden. Auf der anderen Seite bestand in der Region bei verschiedenen Akteuren und auch auf verschiedenen Wegen das Bestreben, gerade eine solche zivile Nutzung des Flugplatzes Bitburg deutlich über die Sportfliegerei hinaus zu ermöglichen (vgl. Berscheid 1998: 188 f.). Der in seiner Länge zu Beginn deutlich unterschätzte Prozess – in dem von Landesseite durch das Angebot der Ansiedlung einer Rehabilitationseinrichtung quasi die Fluginteressen abgekauft werden sollten (letztendlich wurde ohne Aufgabe der Flugplatzambitionen die Einrichtung in Bitburg angesiedelt) – kam im Sommer 2010 begleitet von Auseinandersetzungen um die fliegerische Nutzung (vgl. Deutscher Bundestag 2010a; Deutscher Bundestag 2010b) zu einem vorläufigen Abschluss: Am 27.06.2010 unterzeichneten die kommunalen Vertragspartner mit einem privaten Projektentwickler die Absichtserklärung, diesem die kommunalen Anteile an der Flugplatz Bitburg GmbH zu übertragen, wenn er in 18 Monaten einen tragfähig geprüften Businessplan zur Entwicklung des Flugplatz Bitburg zu einem Fracht- und Passagier-Airport vorlegt (vgl. Zweckverband Flugplatz Bitburg 2010a). Der Projektentwickler beabsichtigt, mit der Übernahme der gesamten noch nicht gewerblich genutzten Flächen bis zum Jahr 2025 ca. 400 Mio. € zu investieren und rd. 2.000 Arbeitsplätze zu schaffen (vgl. Zweckverband Flugplatz Bitburg 2010b). Auch dieser Projektentwickler ist dem Objekt über Unternehmensnetzwerke nähergekommen.

Auch wenn sich mit der Entwicklung der fliegerischen Nutzung der ehemaligen US Air Base die Konversionsproblematik an diesem Standort „erledigen“ sollte, steht für Bitburg und den Eifelkreis eine neue Runde mit der 2012 beginnenden, schrittweisen Konversion der Bitburger Housing, dem US-Wohn- und Kasernengelände, an (vgl. Hammermann 2010). Die Fläche dieses Geländes beträgt das Siebenfache der Innenstadt von Bitburg und verlangt durch seine Lage in unmittelbarer Nähe zu derselben ganz neue Umnutzungsantworten.

8 Grenzgänger nach Luxemburg

Die deutsch-luxemburgische Grenze wird von den Menschen beiderseits der Grenze vielfach kaum noch als eine solche wahrgenommen. Mit über 7.000 Grenzgängern in das Land Luxemburg ist dieses „mit Abstand der größte Arbeitgeber“ für den Eifelkreis Bitburg-Prüm. Als Grenzgänger oder zutreffender Grenzpendler werden solche Arbeitnehmer bezeichnet, die im konkreten Fall täglich über die Grenze nach Luxemburg zur Arbeit fahren. Zusätzlich zu den Grenzgängern nicht nur aus dem Eifelkreis, sondern auch aus anderen Gebieten der Region Trier – 2008 sind aus der Region Trier rd. 25.000 Menschen zur Arbeit nach Luxemburg gependelt (vgl. Helbach 2009) – sind auch viele Unternehmen aus dem Trierer Raum in Luxemburg tätig. Der wirtschaftliche Einfluss von Luxemburg ist deutlich spürbar.¹⁹ Neben attraktiven Arbeitsplätzen lockt auch ein Sozialversicherungswesen, das bei vergleichbaren Leistungen wegen höherer Staatsfinanzierung mit deutlich geringeren Beiträgen auskommt.²⁰

Die Arbeitsmarktentwicklung in Luxemburg fußt auf einer erfolgreichen Umstrukturierung des Landes von einer stark von der Stahlproduktion geprägten Industriegesellschaft in Richtung einer wissensbasierten Dienstleistungsgesellschaft. Dabei ist Luxemburg diesen Weg – entgegen gängigen theoretischen Annahmen zur Bedeutung der Nähe entsprechender Einrichtungen der Wissensproduktion – weitgehend ohne eine eigene Universität (die erst 2003 gegründet wurde) gegangen. Dem Grunde nach basiert die Expansion des Arbeitsmarktes insbesondere auf der Entwicklung im Bankensektor und auf den Erweiterungen der in Luxemburg ansässigen EU-Institutionen (vgl. zur wirtschaftlichen Entwicklung in Luxemburg Ambrosi 2008). Angesichts des entstehenden großen Arbeitskräftebedarfs bei schon hoher Einwanderung wird die Hinwendung zu Grenzgängern als Teil einer bewussten oder z. T. unbewussten Politik interpretiert. „Sie benötigen keine Wohnungen, keine Schulen, sie verlangen kein politisches Mitspracherecht und sie bereichern noch das Land mit ihrem Wissen und ihrer Arbeit“ (Schmit 1998: 198; zur Arbeitsmarktpolitik vgl. auch Zahlen 2008).

Der weitaus größte Anteil der Grenzpendler nach Luxemburg kommt aus Frankreich, auch wenn in jüngster Zeit deutliche Zuwächse aus Deutschland zu verzeichnen waren (vgl. Interregionale Arbeitsmarktbeobachtungsstelle 2005: 18, 41 ff.). Eine auffällige Veränderung zeichnet sich gegenüber der noch gar nicht lange zurückliegenden Vergangenheit ab: Nicht mehr überall liegen im Normalfall oder auch in Zeiten konjunktureller Abschwächungen die Arbeitslosenzahlen in Luxemburg unter denen in den Herkunftsregionen der Grenzgänger (vgl. Zahlen 2008: 262; Eser, Scholtes 2008: 288). Zumindest die Region Trier und insbesondere der Eifelkreis Bitburg-Prüm weisen seit geraumer Zeit niedrigere Arbeitslosenquoten auf (vgl. Helbach 2009), und dies,

¹⁹ „Wenn Luxemburg hustet, haben wir Schnupfen“, drückte dies einer der befragten Experten aus.

²⁰ Als Hinweis zu diesen Unterschieden muss an dieser Stelle genügen, dass die Arbeitnehmer ab 2014 einheitlich einen Beitragssatz von 12,35 % vom Lohn/Gehalt für die Kranken-, Pflege- und Rentenversicherung zahlen müssen (vgl. Arbeiterkammer des Saarlandes 2009: 33). Anreize für die Verlagerung von Unternehmen nach Luxemburg bestehen aufgrund des höheren Lohnniveaus nicht und spielen auch keine Rolle. Vereinzelt haben Handwerke Zweigniederlassungen in Luxemburg gegründet in der Erwartung, hierdurch ihre Chancen für Aufträge aus Luxemburg zu verbessern.

obwohl sich Grenzgänger im Fall der Arbeitslosigkeit in den Wohnregionen arbeitslos melden müssen.

Angesichts der engen ökonomischen Verflechtungen, die sich nicht nur auf Grenzgänger beziehen, sondern z. B. auch die Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen von Unternehmen im Eifelkreis Bitburg-Prüm und die Immobiliennachfrage von Luxemburgern im Eifelkreis betreffen, ist für diesen die weitere wirtschaftliche Entwicklung Luxemburgs von Bedeutung. Die Finanzkrise relativ unbeschadet überstanden, wird dem Finanzsektor der Stadt Luxemburg auch unter veränderten Bedingungen (Angleichung der Bankgeheimnisse) von vielen Beobachtern eine expansive Rolle zugetraut. Luxemburg selbst setzt auf eine weitere Expansion der Wirtschaft und damit auch zentral auf die von Grenzgängern (vgl. Innenministerium, Transportministerium, Ministerium für Öffentliche Bauten, Umweltministerium 2004: 53 ff.; Ewringmann et al. 2010). Einen Einfluss auf ebendiese Nachfrage nach Grenzgängern haben die Herkunftsregionen nicht, sie können, um davon zu profitieren, nur die Qualifikationen ihrer Bewohner verbessern.

9 Fazit

Die Entwicklung des Eifelkreises Bitburg-Prüm vom Notstandsgebiet zum erfolgreichen Wirtschaftsstandort – oder, um den Raumordnungsbericht 2000 zu zitieren: „von einem ‚peripheren Sorgenkind‘ zu einem stadtnahen, wirtschaftlich dynamischen Raum“ – hat sich in einem permanenten Strukturwandel vollzogen, der sich in Zukunft fortsetzen wird. Das sich dabei deutlich abzeichnende Handlungsmuster regionaler Akteure war und ist, nichts unversucht zu lassen und der Zukunft zu überlassen. Dies wird sich letztlich als erfolgreich erweisen. Der beeindruckend erfolgreiche Weg war ohne die deutliche Unterstützung von Bund und Land nicht möglich – auch wenn sich die Akteure vor Ort, wie die Konversion der US Air Base Bitburg zeigt, Handlungsmöglichkeiten teilweise trickreich erschließen mussten –, und wäre auch nicht ohne die äußerst positive wirtschaftliche Entwicklung Luxemburgs möglich gewesen.

Marktstarke kleine und mittlere, zumeist inhabergeführte Unternehmen in unterschiedlichen Branchen, die oftmals für den europäischen Markt produzieren, und eine starke Arbeitsmarktnachfrage direkt vor der eigenen „Haustür“ jenseits der deutsch-luxemburgischen Grenze gehen heute mit einer Arbeitslosenquote einher, die Vollbeschäftigung signalisiert. Gleichwohl stehen die Akteure unter Druck: Angesichts einer vermutlich anhaltenden hohen und konkurrenzfähigen Nachfrage nach Arbeit und eines nur noch begrenzten und im Zuge des demographischen Wandels rückläufigen Arbeitsangebots wird sich der Wettbewerb um Arbeitskräfte weiter intensivieren und letztlich über die Entwicklung vieler Unternehmen entscheiden. Es sei denn, es gelingt der Region besser als in der Vergangenheit, sich im Wettbewerb um Menschen erfolgreich durchzusetzen.

Die Entwicklung des Eifelkreises vom peripheren Sorgenkind zu einer prosperierenden Wirtschaftsregion zeigt, dass auch dünn besiedelte, wirtschaftlich strukturschwache ländliche Räume, die keine Agglomerations- und Clustervorteile aufweisen, sich im Laufe der Zeit sehr positiv entwickeln und im Standortwettbewerb bestehen können.

Literatur

- Ambrosi, G. (2008): Wirtschaft- und Gesellschaftspolitik. In: Lorig, W.; Hirsch, M. (Hrsg.): Das Politische System Luxemburgs. Eine Einführung. Wiesbaden, 231-252.
- Arbeiterkammer des Saarlandes (2009): Ratgeber für Grenzgänger Deutschland-Luxemburg. Saarbrücken.
- Bach, G. et al. (1994): Konversion. Analyse der Folgewirkungen durch die Schließung der Air Base Bitburg auf die Region Bitburg-Prüm. In: Ambrosi, G.; Hallet, M. (Hrsg.): Wirtschaft und Umwelt in Trier als europäischer Grenzregion. Trier, 35-44.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2000): Raumordnungsbericht 2000. Bonn.
- Berscheid, H. (1998): Schließung und Konversion. In: Zweckverband Flugplatz Bitburg (Hrsg.): Flugplatz Bitburg – Air Base Bitburg, Entstehung, Entwicklung, Schließung, Konversion. Bitburg, 175-204.
- Bundesagentur für Arbeit (2010): Arbeitsmarkt in Zahlen; Arbeitsmarktreport Rheinland-Pfalz, Juli 2010. <http://statistik.arbeitsagentur.de> (22.02.2012).
- Bundesnetzagentur (2009): Entscheidung der Präsidentenkammer der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen vom 12. Oktober 2009 über die Verbindung der Vergabe von Frequenzen in den Bereichen 790 bis 862 MHz sowie 1710 bis 1725 MHz und 1805 bis 1820 MHz mit dem Verfahren zur Vergabe von Frequenzen in den Bereichen 1,8 GHz, 2 GHz und 2,6 GHz für den drahtlosen Netzzugang zum Angebot von Telekommunikationsdiensten sowie über die Festlegungen und Regelungen für die Durchführung des Verfahrens zur Vergabe von Frequenzen in den Bereichen 800 MHz, 1,8 GHz, 2 GHz und 2,6 GHz für den drahtlosen Netzzugang zum Angebot von Telekommunikationsdiensten. In: Verfügung 59/2009 im Amtsblatt der Bundesnetzagentur 20/2009, 21.10.2009.
- Bundesregierung (2009): Handlungskonzept der Bundesregierung zur Weiterentwicklung der ländlichen Räume. Berlin.
- Deutscher Bundestag (2010a): Risiken durch die geplante Privatisierung des Bitburger Flugplatzes. = Drucksache 17/2107. Berlin.
- Deutscher Bundestag (2010b): Risiken durch die geplante Privatisierung des Bitburger Flugplatzes. = Drucksache 17/2380. Berlin.
- Deutscher Bundestag (2004): Neunundzwanzigster Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ für den Zeitraum 2000 bis 2003. Drucksache 14/3250. Berlin.
- Deutscher Bundestag (1974): Dritter Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ für den Zeitraum 1974 bis 1977. = Drucksache 7/1769. Berlin.
- Deutscher Bundestag (o.J. b): Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ für den Zeitraum 1972 bis 1975. = Drucksache VI/2451. Berlin.
- Dittrich, E. (1951): Ungelöste Sanierung der Notstandsgebiete. In: Institut für Raumforschung Bonn (Hrsg.): Deutsche Notstandsgebiete 1951, Informationen. Bad Godesberg, 81-90.
- Eser, T.; Scholtes, M. (2008): Raumentwicklung, Regionalpolitik und Landesplanung. In: Lorig, W.; Hirsch, M. (Hrsg.): Das Politische System Luxemburgs. Eine Einführung. Wiesbaden, 286-310.
- Ewringmann, D. et al. (2010): Sichert ein Wirtschaftswachstum von 4 % eine nachhaltige Entwicklung in Luxemburg? Köln.
- FNR – Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e.V. (Hrsg.) (2012): Bioenergieregion Eifel. www.bioenergie-regionen.de/index.php?id=21188®ion=91 (15.11.2012).
- Hammermann, K. (2010): Bitburgs neuer Stadtteil muss warten. Trierischer Volksfreund. <http://www.volksfreund.de/totallokal/bitburg> (21.02.2012).
- Helbach, M. (2009): Der Arbeitsmarkt im Eifelkreis Bitburg-Prüm. Bitburg.

- Ickler, G. (2010): Demographische Entwicklung 2009 – Weiter rückläufige Bevölkerung. In: Statistische Monatshefte Rheinland-Pfalz 07, 541-548.
- IHK Trier (2004): Die Entwicklung der regionalen Industriewirtschaft. www.ihk-trier.de/upload/dokumente.100929.pdf.
- IHK Trier (2009): Die Industrie in der Region Trier. Vielfältige Struktur im Zentrum der europäischen Märkte. Trier. <http://cms.ihk-trier.de/ihk-trier/Integrale?SID=CRAWLER&MODULE=Frontend.Media&ACTION=ViewMediaObject&Media.Object.ObjectType=full&Media.PK=5506> (22.05.2012).
- IHK Trier; Handwerkskammer Trier (2010): Region Trier 2020. Wirtschaftlich fit für das neue Jahrzehnt. Trier.
- Innenministerium, Transportministerium, Ministerium für Öffentliche Bauten, Umweltministerium (2004): Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept. www.ivl.public.lu (22.02.2012).
- INSM – Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (2009): Das bundesweite Ranking, sortiert nach Demografie. www.insm-regionalranking.de/2009_bl_deutschland_i_demografie.html (22.02.2012).
- Institut für Raumforschung Bonn (1952): Deutsche Notstandsgebiete 1951, Informationen. Bad Godesberg.
- Interregionale Arbeitsmarktbeobachtungsstelle, c/o INFO-Institut (2005): Grenzgänger und grenzüberschreitender Arbeitsmarkt in der Großregion. In: Interregionale Arbeitsmarktbeobachtungsstelle; c/o INFO-Institut (Hrsg.): Stand, Perspektiven und Handlungserfordernisse des Arbeitsmarktes der Großregion bis 2020. Saarbücken.
- Kaufmann, B. (1998): Die Air Base Bitburg als Wirtschaftsfaktor der Region In: Zweckverband Flugplatz Bitburg (Hrsg.): Flugplatz Bitburg – Air Base Bitburg, Entstehung, Entwicklung, Schließung, Konversion. Bitburg, 359-371.
- Kroes, G.; Middelman, U.; Weiß, K. (2006): Regionen Aktiv – Land gestaltet Zukunft, Begleitforschung 2004 bis 2006. = Abschlussbericht des Moduls 6. Die ökonomische Analyse des Regionen Aktiv-Ansatzes. Dortmund.
- Krott, M.; Böcher, M.; Tränkner, S. (2007): Regionen Aktiv – Land gestaltet Zukunft, Begleitforschung 2004 bis 2006. = Endbericht des Moduls 5 Erfolgsfaktoren und Rahmenbedingungen. Göttingen.
- LAG – Lokale Aktionsgruppe Bitburg-Prüm (2010): Lokales integriertes ländliches Entwicklungskonzept der LAG Bitburg-Prüm für das Programm Paul – Schwerpunktachse LEADER 2007–2013. Bitburg.
- Landkreis Bitburg-Prüm (2000): Erfolgreiche Konversionsbeispiele, Stand 2000. In: Kreisnachrichten 26/2000, 01.07.2000.
- Land Rheinland-Pfalz (1950): Denkschrift des Landes Rheinland-Pfalz zu dem Antrag auf Anerkennung der Roten Zone und des Oberwesterwaldes als Notstandsgebiet. Mainz.
- Meynen, E.; Schmithüsen, J. (1957): Handbuch der naturräumlichen Gliederung Deutschlands.
- Milch-Union Hocheifel eG (Hrsg.) (2012): Geschäftsbericht 2001. Promsfeld.
- ISM - Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz (Hrsg.) (2009): Raumordnungsbericht Rheinland-Pfalz 2008. Mainz.
- Moll, P. (2004): Am Rande der „Blauen Banane“. Grenzen überwinden – Grenzen erhalten. Zum Stand der interregionalen Kooperation im SaarLorLux-Raum. In: Raumentwicklung und Raumplanung in Europa. Rhein-Mainische Forschungen 125. Frankfurt/M., 46-72.
- Müller, G. et al. (1963): Die wirtschaftliche Entwicklung in den Fördergebieten des Bundes. Einzeluntersuchung ausgewählter Gebiete. Bd. 1, Eifel. = Mitteilungen aus dem Institut für Raumforschung 50. Bad Godesberg.
- Reichert-Schick (2010): Auswirkungen des demographischen Wandels in regionaler Differenzierung: Gemeinsamkeiten und Gegensätze ländlich-peripherer Entleerungsregionen in Deutschland – die Beispiele Vorpommern und Westeifel. In: Raumforschung und Raumordnung 68 (3), 153-168.

- Schmit, C. (1998): 30 Jahre Grenzgänger in Luxemburg (1956–1995). In: Schneider, R. (Hrsg.): Grenzgänger. In: Veröffentlichungen der Kommission für Saarländische Landesgeschichte und Volksforschung 33. Saarbrücken, 197–206.
- Spehl, H. et al. (2004): Gutachterliche Stellungnahme zu den regionalökonomischen Effekten des Umzugs der Rhein-Main-Airbase nach Rammstein und Spangdahlem.
- Staatskanzlei Rheinland-Pfalz (Hrsg.) (1968): Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz 1. Mainz.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2009): Statistisches Jahrbuch der Bundesrepublik Deutschland 2009. Wiesbaden.
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2010): Regionaldaten: Meine Heimat. <http://www.statistik.rlp.de/regionaldaten/meine-heimat/> (22.05.2012).
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (Hrsg.) (2009): Statistisches Jahrbuch Rheinland-Pfalz 2009. Bad Ems.
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (Hrsg.) (2010): Statistisches Jahrbuch Rheinland-Pfalz 2010. Bad Ems.
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (Hrsg.) (2007): Rheinland-Pfalz 2050: 2. regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung, Basisjahr 2006. Ergebnisse für den Eifelkreis Bitburg-Prüm. Bad Ems.
- Thiel, S.; Lorig, W. (2008): Luxemburg und die Großregion. In: Lorig, W.; Hirsch, M. (Hrsg.): Das Politische System Luxemburgs. Eine Einführung. Wiesbaden, 364–379.
- Troeger-Weiß, G.; Weber, K. (2004): Gutachten zum Thema „Wirkung der Verlagerung der Rhein-Main-Airbase nach Ramstein und Spangdahlem (Kurzfassung). In: Planungsgemeinschaft Trier (Hrsg.): Materialien und Informationen 25. Trier.
- Wiegand, J. (1951): Raumordnerische Maßnahmen in den Notstandsgebieten des Grenzregierungsbezirks Trier (Eifel und Hunsrück). In: Institut für Raumforschung Bonn, Informationen (1952): Deutsche Notstandsgebiete 1951 Bad Godesberg, 19–26.
- Willens, H.; Milmeister, P. (2008): Migration und Integration. In: Lorig, W.; Hirsch, M. (Hrsg.): Das politische System Luxemburgs. Eine Einführung. Wiesbaden, 62 – 92.
- Zander, I. (1995): Konversionsmanagement: Abrüstungsfolgen und Bewältigungsstrategien: Tagungen der Friedrich-Ebert-Stiftung am 01. September 1994 in Kaiserslautern und am 06. April 1995 in Potsdam. In: Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.): Wirtschaftspolitische Diskurse 76. Bonn.
- Zahlen, P. (2008): Arbeitsmarktpolitik. In: Lorig, W.; Hirsch, M. (Hrsg.): Das Politische System Luxemburgs. Eine Einführung. Wiesbaden, 253–285.
- Zweckverband Flugplatz Bitburg (2010a): Letter Of Intent zwischen den Gesellschaftern der Flugplatz Bitburg GmbH. Bitburg.
- Zweckverband Flugplatz Bitburg (2010b): Absichtserklärung für den BIT Airport. http://www.flugplatz-bitburg.de/newssystem/include_this/news.php?id=39 (21.02.2012).

Anmerkung der Verfasser:

Leitfadengestützte Experteninterviews wurden im Juni und Juli 2010 mit Vertretern folgender Einrichtungen geführt: Amt für Kreisentwicklung und Wirtschaftsförderung des Eifelkreises Bitburg-Prüm; Agentur für Arbeit Bitburg; Bauern- und Winzerverband Rheinland-Nassau, Kreisverband Bitburg-Prüm; Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Eifel, Bitburg; Eifel Tourismus GmbH; Zweckverband Flugplatz Bitburg; Handwerkskammer Trier; Industrie- und Handelskammer Trier; Planungsgemeinschaft Trier.